

Area Pianificazione Territoriale e della mobilità sostenibile

Servizio pianificazione urbanistica

RELAZIONE ISTRUTTORIA

OGGETTO:

ACCORDO OPERATIVO

AMBITO AR.s5 IN VIA GANDHI – MANIFESTAZIONE DI INTERESSE N. 7

del Comune di

ZOLA PREDOSA

PROCEDIMENTO:

Parere in merito alla sostenibilità ambientale e territoriale dell'Accordo Operativo (art. 19 LR n. 24/2017) AR.s5 "Nuova Bazzanese" loc. Via Ghandi

Bologna, 2 febbraio 2024

Allegato n. 1 all'Atto del Sindaco metropolitano di Bologna

Fasc. 8.2.7.2/14/2023

Indice

1. QUADRO DI RIFERIMENTO	3
1.1 PREMessa	3
1.2 CONTENUTI DELL'ACCORDO OPERATIVO	3
2. VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E TERRITORIALE	4
2.1 GLI ESITI DELLA CONSULTAZIONE	4
2.2 VALUTAZIONI PRELIMINARI	5
2.2.1. SUOLO E SOTTOSUOLO E RETI TECNOLOGICHE	5
2.2.2. RISCHIO IDRAULICO	5
2.2.3. CLIMA ACUSTICO	6
2.2.4. VERDE PUBBLICO E ALBERATURE	7
2.2.5. PERMEABILITÀ	7
2.2.6. TUTELA DEL PAESAGGIO E ARCHEOLOGICA	8
2.2.7. MOBILITÀ DEL COMPARTO E CONNESSIONE ALLA RETE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	8
2.2.8. MODIFICHE SOSTANZIALI	9
2.3 RISCHIO SISMICO E IDROGEOLOGICO	10
2.4 CONCLUSIONI	10
3. ALLEGATI	10

1. Quadro di riferimento

1.1 Premessa

La L.R. 24 /2017 sulla “Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio”, in vigore dal 1 gennaio 2018, finalizzata al contenimento del consumo di suolo, alla promozione della rigenerazione dei territori urbanizzati ed al miglioramento della qualità urbana, nonché alla tutela e valorizzazione dei territori agricoli, ha come obiettivi la tutela e la valorizzazione degli elementi storici e culturali del territorio ed incentivare le condizioni di attrattività del sistema regionale per lo sviluppo, l'innovazione e la competitività delle attività produttive e terziarie. A tal riguardo, oltre a definire i nuovi strumenti urbanistici comunali, indica i relativi procedimenti di approvazione, ammettendo all'art. 4, comma 7, lettera a), come chiarito dalla DGR n.1956 del 22.11.2021, “Atto di coordinamento in merito agli effetti della conclusione della prima fase del periodo transitorio previsto dagli articoli 3 e 4 della L.R. n. 24 del 2017”, l'attuazione delle previsioni della pianificazione vigente relative al territorio urbanizzato, aventi i requisiti degli interventi di riuso e di rigenerazione urbana di cui all'articolo 7, comma 4, anche successivamente alla fine del periodo transitorio.

La Delibera di giunta Regionale n. 954 del 25/06/2018 “*Composizione e modalità di funzionamento dei Comitati urbanistici e istituzione del tavolo di monitoraggio dell'attuazione della Legge, ai sensi degli artt. 47 e 77 della nuova legge urbanistica regionale (LR n. 24/2017)*”, che chiarisce la composizione, le competenze ed il funzionamento del Comitato Urbanistico Metropolitan (CUM), stabilisce all'art. 7 che il CUM si esprime anche sugli Accordi Operativi predisposti nel corso del periodo transitorio ai sensi dell'art. 4 commi 1, 2 e 3 della LR n. 24/2017 per i Comuni facenti parte del proprio ambito territoriale.

In attuazione della nuova disciplina regionale, la Città metropolitana di Bologna ha istituito il Comitato Urbanistico Metropolitan, con Atto del Sindaco metropolitano PG n. 52466/2018 del 26/09/2018, definendo la composizione dello stesso e quella della struttura tecnico-operativa di supporto.

Il Comune di Zola Predosa ha avviato il percorso attuativo delle previsioni del PSC vigente, promuovendo la presentazione di proposte di Accordi operativi, ai sensi dell'art. 4 della L.R. n. 24/2017, attraverso l'approvazione dell'Atto di Indirizzo con Delibera di Consiglio Comunale n. 32 del 13/06/2018 (e ss.mm.), che stabilisce, in conformità ai principi di imparzialità e trasparenza, i criteri di priorità, i requisiti e i limiti in base ai quali valutare la rispondenza all'interesse pubblico delle proposte.

Entro i termini, i Soggetti Titolari del comparto di Riqualificazione Urbana AR.s5, hanno presentato una manifestazione di interesse per l'attuazione dell'ambito, tramite proposta di Accordo Operativo (ex art. 38 LR 24/2017). L'Amministrazione Comunale, con delibera n.83 del 28/06/2023, ha provveduto a selezionare la manifestazione di interesse oggetto del presente procedimento, ritenendola conforme allo strumento urbanistico e condivisibile nei suoi contenuti.

1.2 Contenuti dell'Accordo operativo

L'oggetto della proposta di Accordo Operativo è un'area con una ST totale pari a 29.509,00 mq, di cui 14.400,00 mq del sub-ambito di Rigenerazione Urbana AR.s5 “Nuova Bazzanese” e 15.109,00 mq in area per attrezzature collettive COL.C.c, considerata parte integrante dell'ambito, rispettivamente dentro e parzialmente fuori dal perimetro del territorio urbanizzato.

Si tratta di un'area localizzata a nord-est del Capoluogo comunale e per la porzione di territorio urbanizzato corrispondente al sub-ambito AR.s5 è sede dell'industria dolciaria “Dietorelle” oggi dismessa (di mq 5.715). E' localizzata in fregio alla SP569 Asse attrezzato Sud-Ovest “Nuova Bazzanese”, al di là del quale è presente una zona industriale; ad Est confinante con Via Ghandi, che ne permette l'accesso e su cui si affacciano aree residenziali; ad Ovest con il Torrente Lavino e a Sud con un'area residenziale.

Il presente accordo propone la demolizione degli edifici dell'industria dismessa, a carico del Soggetto attuatore, e la realizzazione di un insediamento di prevalente tipologia residenziale per una SU pari a 4.320 mq concentrata nel sub-ambito AR.s5, di cui almeno il 20% della SU destinati all'ERS e usi compatibili con la residenza non comportanti aumenti di carico urbanistico. In una porzione dell'area COL.C.c (11.173,00 mq) è prevista la realizzazione di un Parco Urbano, oggetto di contributo di sostenibilità e di cessione al Comune sottoforma di dotazione extra-standard. La restante porzione di ambito COL, confinante con l'area di insediamento, sarà utilizzata per il reperimento della dotazione standard di verde per mq 3.936,00.

L'attuatore si impegna altresì alla realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria e delle dotazioni collettive generate e connesse all'accordo operativo tra cui l'inserimento della barriera fonoassorbente in continuazione con quella già esistente posta a Nord-Est dell'insediamento a ridosso della SP 569.

L'intervento prevede la realizzazione di 62 unità immobiliari per un totale di superficie fondiaria pari a 10.076 mq distribuite in 6 lotti di edificazioni private di tre piani massimi fuori terra, ad eccezione del fabbricato quattro che ne può prevedere quattro, e per tutti e i quattro i lotti è previsto un piano entroterra.

Gli elaborati costituenti la proposta di Accordo Operativo sono stati depositati per un periodo di 60 giorni dalla data di pubblicazione al BURER del relativo avviso (19/07/2023) e sono stati trasmessi, unitamente alla DGC 83 del 28/06/2023, oltre che agli Enti e Soggetti competenti in materia ambientale, anche all'Area Pianificazione Territoriale e Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Bologna, con nota acquisita agli atti con PG 44880 del 20/07/2023, al fine di consentire l'espressione del parere motivato sulla ValSAT da parte del CUM.

Con propria nota PG 47669 del 03/08/2023, il Servizio Pianificazione Urbanistica della Città metropolitana di Bologna ha formulato una nota sospensiva al fine di acquisire chiarimenti ed integrazioni. Il Comune ha trasmesso gli elaborati integrativi e sostitutivi acquisiti con nota PG 31190 del 23/10/2023. Inoltre, il CUM ha valutato la necessità di convocare la Struttura Tecnica Operativa, riunitasi il giorno 27/10/2023, al fine di approfondire temi specifici.

Ad esito della STO, è stata fornita ulteriore documentazione integrativa, acquisiti con PG 69033 del 20/11/2023 e PG 34501 del 17/11/2023.

Con l'invio di tutti relativi pareri degli Enti e Soggetti competenti si è dato avvio al procedimento oggetto della presente istruttoria.

2. Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale

La Città metropolitana, ai sensi dell'art. 19 della L.R. n. 24/2017 e del D.Lgs. n. 152/2006, in qualità di Autorità competente, si esprime in merito alla valutazione preventiva della Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValSAT) dei piani comunali, previa acquisizione delle osservazioni presentate, avvalendosi del supporto tecnico di ARPAE AACM che predispose una relazione istruttoria nella quale si propone il parere in merito alla valutazione ambientale.

1.3 Gli esiti della consultazione

Ad esito della consultazione sono pervenuti alla Città metropolitana di Bologna i pareri dei seguenti Enti competenti in materia ambientale: CQAP, AUSL, ARPAE APAM, Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e paesaggio, Consorzio della Bonifica Renana, ATERSIR, Servizio Sicurezza Territoriale e Protezione Civile RER Distretto Reno. Hanno inoltre espresso il loro parere/nulla osta i seguenti enti: SNAM, Comando dei Vigili del Fuoco Bologna. Gli Enti hanno espresso parere favorevole alla ValSAT in esame, pur condizionando gli interventi ad alcune misure di sostenibilità ambientale, sintetizzate nell'allegata proposta di parere in merito alla valutazione ambientale rilasciata da ARPAE AACM.

La proposta di Accordo operativo è stata depositata per un periodo di 60 giorni consecutivi dall'avviso sul BURERT dal 19/07/2023 e l'Amministrazione Comunale dichiara di non aver ricevuto osservazioni.

1.4 Valutazioni preliminari

Si rileva la generale coerenza della proposta con gli obiettivi del PSC e della scheda d'ambito n.7 della Delibera di Indirizzo approvata con Delibera di Consiglio Comunale n. 32 del 13/06/2018 e ss.mm., oltre alle condizioni espresse nella valutazione ambientale, si ritiene utile fornire alcune considerazioni tecniche volte a garantire la piena coerenza tra l'Accordo Operativo ed il sistema di pianificazione comunale e sovraordinato.

1.1.1. Suolo e sottosuolo e reti tecnologiche

In considerazione della destinazione d'uso residenziale proposta e del precedente uso produttivo dell'ambito industriale dismesso, risulta rilevante il tema della contaminazione del suolo e del sottosuolo. A tal proposito, ARPAE Apam ha rilevato che il piano di indagine preliminare del sito non è stato validato e svolto in contraddittorio con la stessa agenzia, né è stata specificata l'eventuale presenza di serbatoi interrati.

In seguito alle ultime richieste documentali non sono pervenute ulteriori integrazioni riguardo alla campagna di indagine ma è stata inviata una lettera da parte del soggetto attuatore il quale ha dichiarato che, in relazione alle campionature del suolo eseguite nel 2012, la situazione del sito risulta essere del tutto invariata. Inoltre, riguardo la presenza di serbatoio interrati è dichiarato che "la documentazione costituente la proposta non fornisce informazioni riguardo all'eventuale esistenza di serbatoi interrati [...]" e "si dichiara l'impegno al risanamento e alla bonifica degli stessi", qualora dovessero essere inventati in sito durante la fase esecutiva.

Pertanto, in merito alla possibile contaminazione, considerando che ARPA AACM ha evidenziato che allo stato attuale non è possibile verificare correttamente l'idoneità dei suoli agli usi residenziali previsti, si richiama quanto espresso da ARPAE Apam, chiedendo che preliminarmente al rilascio del titolo edilizio sia presentato un adeguato piano di indagine del suolo, sottosuolo ed acque sotterranee del sito, da concordare e svolgere in contraddittorio con la stessa agenzia, per la verifica del rispetto delle CSC in base alla destinazione d'uso prevista, specificando, inoltre, che in caso di superamento delle CSC, si dovrà adempiere all'iter procedurale di bonifica. Si chiede, inoltre, di integrare la Convenzione urbanistica riportando l'impegno del Soggetto Attuatore a farsi carico delle procedure necessarie a seguito delle suddette verifiche.

Infine, ARPAE AACM, ha evidenziato che non è stato acquisito il parere di HERA si chiede pertanto di verificare con l'ente gestore, prima del rilascio del PdC, l'idoneità delle reti.

1.1.2. Rischio idraulico

Il comparto di interesse, nell'ambito degli elaborati relativi alle mappe di pericolosità del PGRA, risulta come area a scarsa probabilità di alluvioni o eventi estremi (P1) per il reticolo naturale principale, il Torrente Lavino a circa 150 metri ad est dell'area, mentre risulta soggetta ad alluvioni poco frequenti (P2) per il reticolo secondario di pianura, lo scolo Canocchia Superiore distante circa 1,5 km a nord dell'area di interesse.

La relazione idraulica redatta dal tecnico incaricato a seguito di uno studio basato su due modelli idraulici, afferma che l'area non è soggetta ad allagamento da parte del Torrente Lavino, pertanto, non si rileva un incremento del rischio idraulico per l'area in oggetto.

Inoltre, ad integrazione di quanto evidenziato, su richiesta del Consorzio della Bonifica Renana, è stato effettuato un approfondimento anche della possibile interferenza con lo Scolo di Bonifica Canocchia Superiore. Tale analisi ha evidenziato che lo scolo si trova a quote altimetriche di circa 10 m inferiori rispetto all'area di interesse e pertanto non costituisce un elemento potenzialmente interferente o di pericolo.

Pertanto si dà atto dell'asseverazione da parte del tecnico incaricato del non incremento del rischio idraulico per l'area oggetto di studio, sia per quanto riguarda il reticolo principale che per quello secondario di bonifica.

Tuttavia, anche in riferimento all'ultimo parere del Consorzio di Bonifica, si chiede che nell'ambito del rilascio del PdC, o altro titolo abilitativo, vengano assunti tutti quegli accorgimenti e soluzioni descritti all'interno della Relazione (innalzamento del piano terra degli edifici di circa 15 cm rispetto alla viabilità del lotto) e che ne sia dato riscontro negli elaborati di progetto e nelle NTA degli interventi tutelativi previsti nella relazione.

Inoltre, come rilevato nel parere di ARPAE AACM, si evidenzia che la relazione idraulica di gennaio 2024 fornisce ulteriori indicazioni progettuali da rispettare nel caso di realizzazione di piani interrati o seminterrati ad uso accessorio. Poiché il progetto prevede piani interrati per tutti e quattro gli edifici, le indicazioni progettuali di cui sopra devono essere inserite nel Documento B Norme Tecniche Attuative.

Richiamando quanto espresso da ARPAE AACM, si chiede che nella Dichiarazione di Sintesi sia espressamente riportato l'impegno del Comune a non incrementare in alcun modo il rischio di alluvioni presente nell'area e a verificare che oltre a mettere in sicurezza il sedime delle costruzioni siano altrettanto garantiti, in caso di alluvioni, tutti i collegamenti e le connessioni infrastrutturali. Infine, si chiede di inserire nell'elaborato "Documento C: SCHEMA CONVENZIONE" in Premessa tra gli elaborati tecnici costituenti la proposta di AO, il documento "RELAZIONE PER IL PIANO DI GESTIONE RISCHIO ALLUVIONI (PGRA)" aggiornato il 3/01/2024 e acquisito con PG 988 del 09/01/2024.

1.1.3. Clima acustico

Al confine Nord-Est del lotto in oggetto, si estendono le barriere acustiche presenti lungo la carreggiata Sud dell'Asse Attrezzato, aventi un'altezza di circa 3 m (per un tratto di estensione pari a circa 150 m) e 4 m (per il tratto successivo verso il cavalcavia). Inoltre, ad una distanza di circa 150 m dal confine Sud scorre la linea ferroviaria suburbana Bologna-Vignola, sulla quale non sono presenti delle barriere.

Nell'ultimo aggiornamento (ottobre 2023) della documentazione di verifica previsionale di clima acustico, che ha costituito l'aggiornamento della relazione tecnica Ns. Rif. 014_22_AM del 5 luglio 2022, sono state individuate le mitigazioni necessarie a garantire il rispetto dei limiti di III classe acustica sulla base delle velocità attuali di percorrenza dei veicoli su via Gandhi e sulla SP 569, mentre nella relazione precedente veniva considerato l'inserimento di controlli per il rispetto dei limiti di velocità su queste stesse strade. È stato quindi previsto l'innalzamento a 4,5 e 3,5 m delle barriere antirumore a prosecuzione verso nord-ovest delle barriere esistenti, di lunghezza totale pari a 260 metri. Inoltre, si prevede l'inserimento delle strade di distribuzione interna al lotto di progetto in 'zona 30' posizionando elementi deterrenti al superamento dei limiti di velocità, quali dossi.

Con le barriere antirumore modificate il modello di simulazione verifica il rispetto dei limiti di III classe acustica nei nuovi edifici fino a 11,45 m di altezza (terzo piano al livello del recettore umano di 1,70m). Come rilevato da ARPAE AACM, si evidenzia che non è quindi verificato il rispetto dei limiti acustici per altezze superiori al terzo piano. Tuttavia le NTA consentono altezze degli edifici fino a 17,00 m, richiedendo *"un'altezza massima del recettore umano, in riferimento alle verifiche contenute nella DPCA allegata, non superiore a m. 11,45"*.

Pertanto, in merito al clima acustico, in ottica cautelativa, richiamando il parere di ARPAE AACM, si chiede di modificare le NTA e gli elaborati "serie b: progetto urbano" prevedendo che gli edifici non potranno avere altezza superiore ai 3 piani - per locali abitabili -.

Infine, anche in riferimento al parere di ARPAE Apam e in ragione delle considerazioni espresse dalla stessa relazione acustica riguardo alla criticità del tratto di Asse Attrezzato confinante con l'area di intervento, si chiede di inserire opportuni sistemi deterrenti al superamento dei limiti di velocità di 70 km/h al fine di migliorare ulteriormente il clima acustico dell'area, oltre che ottenere benefici in termini di incidentalità. Inoltre, per le stesse ragioni, si chiede di estendere la 'zona 30' anche alla Via Ghandi e alle strade di progetto anche esterne al lotto come evidenziato al successivo paragrafo sulla mobilità sostenibile.

Considerando che ARPAE AACM ha evidenziato che non è stata adeguatamente valutata l'idoneità acustica del comparto all'inserimento degli usi residenziali previsti, richiamando il parere di ARPAE Apam, si chiede di produrre, in fase di permesso di costruire, un nuovo studio previsionale di clima/impatto acustico, con rilievi recenti in condizioni di traffico veicolare e ferroviario ordinario e senza alcune limitazioni al fine di prevedere eventuali ulteriori opere di mitigazione atte al raggiungimento della classe acustica III presso tutti i recettori di progetto. Per le stesse ragioni, prima del rilascio del certificato di abitabilità degli edifici, si richiede di effettuare un collaudo acustico post operam. Richiamando quanto espresso da ARPAE AACM, si chiede inoltre di inserire nelle NTA la prescrizione che qualsiasi variazione del progetto valutato nella Relazione acustica aggiornata dovrà essere sottoposto a nuova valutazione acustica e al parere di ARPAE APAM.

In termini di progettazione, come anche raccomandato da AUSL, dovranno essere rispettate tutte le indicazioni fornite dalla relazione previsionale di clima acustico circa la disposizione funzionale interna degli alloggi, la presenza di pompe di calore e le caratteristiche di balconi e terrazze.

1.1.4. Verde pubblico e alberature

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo Parco Urbano all'interno dell'area COL.C.c, di mq 15.109, integrato al parco fluviale del Torrente Lavino, rilevando che una parte, di mq 3.963, è stata utile al raggiungimento della quota di dotazioni territoriali di verde pubblico (U).

Inoltre, all'interno dell'area AR, è stata ricavata una porzione di verde pubblico, non considerato standard, di mq 995, anche a servizio dell'area di parco.

Nell'ambito di trasformazione è previsto l'abbattimento di un certo numero di alberature, compensate dalla messa a dimora di nuove 164 alberature nell'area di nuovo parco, di cui 100 di prima grandezza e 64 di seconda e terza grandezza.

Pur apprezzando l'approccio progettuale e valutando la generale coerenza con il Regolamento del verde comunale, si rileva l'incongruenza tra il numero di abbattimenti indicati in numero 11 in tavola "b.1.3 Progetto - Verde pubblico e privato - Int.Alberature" contro i 34 dell'elaborato "B6(1).3.1_Relazione" e della tavola "B6(1).2.3 abbattimenti".

In merito al progetto del verde, oltre alla correzione di eventuali refusi, al fine di valutare compiutamente gli impatti dell'intervento in termini di qualità dell'aria, si chiede di integrare la documentazione dell'AO con un censimento degli alberi di progetto per il futuro parco che, come segnalato da ARPAE APAM, non permette di definire il bilancio anche speditivo della perdita di assorbimento di CO₂, in considerazione anche dell'aumento del contributo emissivo generato dall'intervento. Infine, si chiede di dare conto di tale integrazione nella Dichiarazione di sintesi.

1.1.5. Permeabilità

Trattandosi di un'area di ricarica indiretta della falda di tipo B) e in piccola parte di ricarica diretta di tipo A), si richiede un'attenzione particolare al tema della permeabilità dell'ambito al fine di consentire un'adeguata ricarica della falda. In applicazione delle disposizioni del PTCP allegato al PTM, richiamato anche dalla scheda di PSC relativa all'ambito in oggetto, si dovrà garantire il mantenimento di una superficie permeabile pari almeno al 35% della superficie territoriale ricadente in zona B e del 45% per le zone di tipo A; inoltre una quota non superiore al 10% della superficie permeabile potrà essere costituita da pavimentazioni permeabili e coperture verdi.

In riferimento alla tavola "b.1.4 Progetto – Superfici permeabili" si evince che la superficie permeabile risulta mancante di una differenza di circa mq 100. Tuttavia, considerando che ai sensi dell'articolo 5.3 del PTCP allegato al PTM per ambiti di riqualificazione urbana del territorio urbanizzato non vale l'obbligo del raggiungimento delle percentuali suddette, il risultato tendenziale prescritto per gli ambiti di riqualificazione urbana del TU può considerarsi soddisfatto.

Inoltre l'intervento risulta migliorativo per l'aumento della superficie permeabile dallo stato di fatto (mq 3204,98) a quello di progetto (mq 5304,49).

Tuttavia, al fine di migliorare la sostenibilità dell'intervento, si chiede, anche su indicazione di ARPAE, di limitare al massimo le impermeabilizzazioni di progetto e favorire la permeazione delle acque meteoriche prevedendo l'introduzione di NBS per le parti esterne a partire dagli stalli di sosta mediante l'utilizzo di materiali permeabili e/o semipermeabili. Inoltre, sempre al fine di salvaguardare la permeabilità, si ribadisce, come peraltro indicato dalle NTA dell'AO, che i quantitativi contenuti nell'elaborato b.14 e alla sezione "Permeabilità" del Documento "H" hanno valenza prescrittiva e vincolante.

1.1.6. Tutela del paesaggio e archeologica

Poiché l'area oggetto di intervento si colloca in contatto con l'importante corridoio ecologico del Torrente Lavino, per gli aspetti paesaggistici si chiede di rispettare i caratteri di naturalità e valenza paesaggistica nelle fasi progettuali successive e, in particolare, richiamando il parere della Soprintendenza che la pavimentazione dei nuovi tratti di ciclabile e delle rampe dovranno realizzarsi in conglomerato architettonico permeabile e con cromatismi della gamma delle terre o sabbia per un inserimento il più possibile armonico col contesto esistente. Si chiede quindi di adeguare gli elaborati dell'Accordo operativo in tal senso.

Inoltre, considerato che l'intervento ricade in un'area con potenzialità archeologica diffusa e che le opere prevedono scavi e modifiche dell'attuale morfologia del suolo, si ritiene opportuna l'esecuzione di indagini archeologiche preliminari sull'area interessata dagli interventi di scavo in progetto, secondo le indicazioni fornite dalla Soprintendenza nel proprio parere di competenza.

1.1.7. Mobilità del comparto e connessione alla rete del trasporto pubblico locale

In generale, in merito all'accessibilità veicolare, ciclabile e pedonale, si richiama quanto espresso sia dal PUMS (capitoli 4.4.4 e 6.2.2.4) che dal PTM (Art. 38) sul rispetto dei requisiti prestazionali e delle condizioni di sostenibilità relativi al miglioramento dell'accessibilità.

Si indica in primo luogo rispetto alla viabilità di accesso al comparto la necessità di messa in sicurezza dell'incrocio tra via Gandhi, via Marzabotto e via Roma anche mediante un suo ridimensionamento e sagomatura in modo da garantire moderazione e visibilità nelle svolte.

Inoltre visto il ruolo svolto da via Gandhi in qualità di collegamento più diretto a via Roma e quindi a via Risorgimento, dove si trovano le più vicine fermate del trasporto pubblico (circa a 10-12 minuti a piedi), nonché al centro del paese e relativi servizi, si chiede di aumentare la dotazione di percorsi pedonali protetti con la realizzazione di nuovo marciapiede sul lato ovest ove mancante, dandone continuità nel collegamento a via Marzabotto. Tale intervento va inteso e sviluppato nell'ottica di una qualificazione e riorganizzazione complessiva dell'ambiente stradale di via Gandhi, a cui associare l'istituzione del limite di velocità a 30 km/h per permetterne la percorrenza anche in bici in sicurezza.

La realizzazione del nuovo comparto va dunque sviluppata come parte di una rete residenziale diffusa da configurarsi progressivamente in maniera estensiva come Zona 30, in modo da garantire moderazione e promiscuità nel suo utilizzo in particolare da auto e biciclette, anche a favore della connessione con la Linea 3# della Bicipolitana in corso di progettazione lungo la via Bazzanese. Tale approccio consentirà di aumentare la fruibilità e la percorribilità del contesto di inserimento sia

da parte dei pedoni che dei ciclisti (anche su strada) in un'ottica di spazio condiviso, oltre a garantirne gradevolezza nella sua principale accezione di ambito residenziale, per una miglior accessibilità al centro del paese, in continuità e a completamento dei percorsi esistenti e di progetto.

Secondo l'approccio sopra richiamato, osservando la nuova viabilità e relativi percorsi ciclabili e pedonali di progetto per il comparto, si riportano le seguenti indicazioni a favore della mobilità attiva e relative dotazioni, anche ad estensione di quanto presentato ed in considerazione che l'intero ambito di inserimento vada qualificato e regolamentato come area urbana residenziale a velocità limitata, dove garantire massima sicurezza, fruibilità e vivibilità:

- istituzione di Zona 30 o Zona Residenziale in particolare per favorire l'uso della viabilità interna in promiscuo (auto e bici);
- dimensionamento ottimale della sezione stradale a favore di pedoni e ciclisti in un'ottica di spazio condiviso con marciapiede > 1.5 m (2 m) e ciclopedonale > 2,5 m (3 – 3,5 m), riducendo quindi la carreggiata alla misura minima necessaria per la circolazione e le manovre di sosta ossia pari 2,75 m;
- introduzione di pedana rialzata nei nuovi attraversamenti pedonali in qualità di interventi di moderazione (anche su via Gandhi);
- realizzazione della nuova pista ciclopedonale e del nuovo ponte con una sezione pari ad almeno 3 metri, con adeguata illuminazione per tutto il percorso e con pavimentazione scorrevole (preferibilmente asfalto anche pigmentato);
- sistemazione delle superfici stradali e dei parcheggi con soluzioni volte al miglioramento del microclima urbano e alla mitigazione degli effetti del riscaldamento (isole di calore) come giardini della pioggia, alberature (almeno una pianta ogni due posti auto), verde diffuso, pavimentazioni drenanti e asfalti speciali, etc...;
- inserimento di un numero adeguato di spazi di sosta per le bici, aumentando tali dotazioni rispetto a quelle già previste nel nuovo parco, da collocarsi sia nelle aree di sosta pubblica che in diretta prossimità degli accessi alle abitazioni e da realizzarsi coperti, illuminati, con rastrelliere ad archetto e punti di ricarica elettrica;
- previsione di punti di allaccio per la ricarica dei veicoli elettrici almeno per il 20% degli stalli di parcheggio pertinenziale, per favorire la diffusione della mobilità elettrica in coerenza con il PUMS (capitolo 8.3.2)

Infine si sottolinea l'importanza della realizzazione di opere di innalzamento ecologico a partire dalla dotazione di verde, come già sviluppate nel progetto, sia per la mitigazione del clima che per la gradevolezza dei nuovi percorsi per la mobilità attiva e le nuove aree di sosta.

Gli interventi di potenziamento del verde dovranno essere coerenti con le indicazioni delle Linee guida per la forestazione metropolitana (https://www.cittametropolitana.bo.it/agenda_sviluppo_sostenibile/Engine/RAServeFile.php/f/allegati/Scheda%20Rete%20della%20mobilita%20ciclabile.pdf) e dovranno prevedere l'introduzione di NBS a partire dai parcheggi (oltre all'impianto di almeno una pianta ogni due posti auto come già soprarichiamato).

Si chiede dunque di aggiornare gli elaborati di PUA con le necessarie modifiche progettuali in recepimento delle indicazioni del PUMS sul rispetto dei requisiti prestazionali e delle condizioni di sostenibilità relativi al miglioramento dell'accessibilità.

1.1.8. Modifiche sostanziali

Come si evince dal Documento B Norme Tecniche di Attuazione del Piano (artt. 8) e dal Documento C Schema di Convenzione (art. 3), sono ammesse modifiche tipologico, distributivo o planivolumetrico degli edifici nei limiti riportati agli artt. 6 e 7 delle NTA.

Considerando che le valutazioni riguardanti gli aspetti ambientali avvenute nell'ambito della consultazione sono state effettuate sulla base del progetto urbanistico presentato, con particolare

riferimento al clima acustico, si ritiene necessario garantire che la configurazione progettuale non possa essere oggetto di ulteriori modifiche rispetto al disegno urbano proposto.

Pertanto, fermo restando la possibilità di consentire minime modifiche nell'ambito delle fasi attuative, si chiede di eliminare la possibilità di modifiche sostanziali al progetto urbano e all'altezza degli edifici, adeguando di conseguenza le Norme Tecniche di Attuazione e lo Schema di Convenzione agli articoli sopra richiamati.

1.5 Rischio sismico e idrogeologico

Relativamente alla compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale del territorio si rimanda al parere espresso ai sensi dell'art. 5 della LR n. 19/2008 in allegato alla presente relazione istruttoria.

1.6 Conclusioni

Acquisita e valutata tutta la documentazione presentata, nonché i pareri degli Enti competenti in materia ambientale, **la Città metropolitana di Bologna esprime una valutazione ambientale positiva sulla ValSAT dell'Accordo operativo, condizionata** al recepimento di tutte le indicazioni sopra riportate, del parere in merito alla compatibilità delle previsioni del Piano con le condizioni di pericolosità locale del territorio (allegato B), dei pareri degli Enti ambientali, con particolare riferimento alle considerazioni e prescrizioni ambientali indicate nella "proposta di parere motivato in merito alla valutazione ambientale" predisposta da ARPAE AACM (allegato A).

Si ricorda infine che ai sensi del D.Lgs. 152/2006 come recepito dall'art. 18 della LR n. 24/2017, la valutazione ambientale strategica comprende anche il monitoraggio, che assicura il controllo sugli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione dei Piani approvati e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi impreveduti ed adottare le opportune misure correttive. È quindi necessario redigere il piano di monitoraggio. Pertanto, nell'atto di Consiglio Comunale di autorizzazione alla stipula dell'Accordo operativo, si dovrà dar conto degli esiti della ValSAT attraverso la relativa Dichiarazione di Sintesi e il piano di monitoraggio.

Si ricorda infine che copia integrale dell'Accordo sottoscritto sul sito web del Comune e trasmessi alla Città metropolitana di Bologna per gli adempimenti di sua competenza.

3. Allegati

A. proposta di parere in merito alla valutazione ambientale rilasciata da AACM di ARPAE;

B. parere in merito alla compatibilità delle previsioni dell'Accordo operativo con le condizioni di pericolosità locale del territorio (art. 5, L.R. n. 19/2008).

Firmato:

Il Direttore

Area Pianificazione Territoriale e Mobilità sostenibile

(Ing. Alessandro Delpiano)

Firmato:

Il Funzionario Tecnico

(Ing. Susanna Patata)